Biblioteka Uniwersytetu
Jagiellońskiego
Kraków
Rezpł.
Egz. 1.

POMORSKI
DZIENNIK WOJEWÓDZKI

Nr 2 Bydgoszcz, dnia 20 stycznia 1949 r.

TREŚĆ

DZIAŁ URZĘDOWY

DZIAŁ NIEURZĘDOWY

DZIAŁ URZĘDOWY

12.

OKÓLNIK

z dnia 21 grudnia 1948 r.

Minister Administracji Publicznej Nr 110/48 L. dz. S. O. IV/3/31/48.	Minister Ziem Odzyskanych Nr 65/48 L. dz. II. S. 2-b/289/48

w sprawie uzupełnienia nowego układu zbiorowego pracy dla komunalnych przedsiębiorstw i zakładów użyteczności publicznej.

Ob. Prezydent m. st. Warszawy,
Ob. Prezydent m. Łodzi,
Ob. Ob. Wojewodowie, Prezydenci Miast, Burmistrzowie, Przewodniczący Wydziałów Powiatowych oraz Wójtowie.

W uzupełnieniu okólnika Ministra Administracji Publicznej nr 97 z dnia 15. 12. 1948 r. L. S. O. IV/3/31/48 (Dz. U. M. A. P. nr 46, poz. 340) oraz okólnika Ministra Ziem Odzyskanych nr 55 z dnia 15. 12. 1948 r. L. dz. II. S. 2-b/280/48 (Dz. U. M. Z. O. nr 26, poz. 229) w sprawie nowego układu zbiorowego pracy dla komunalnych przedsiębiorstw i zakładów użyteczności publicznej podajemy co następuje:

1. Dodatek morski podany w załączniku nr 1 do układu zbiorowego pracy, należy wypłacać pracownikom, zatrudnionym na obszarze miast: Gdańska, Gdyni, Szczecina, Sopotu i Elbląga oraz powiatów: gdańskiego, morskiego, elbląskiego, szczecińskiego i wolińskiego.

2. Prace kierowców pojazdów mechanicznych, pomocników kierowców, warsztatowców i innych pracowników samochodowych normuje specjalny regulamin, do nin. załączony. Regulamin ten będzie również wydany jako osobna broszura przez Związek Transportowców, Warszawa, ul. Targowa 15.

3. W załączniku nr 1 do wspomnianego na wstępie okólnika, zawierającym wytyczne do zaszeregowania gazowni do I i II klasy (str. 13), wyrazy „rocznie" należy zastąpić wyrazami „miesięcznie".

Minister Admin. Publicznej wz. (—) W. Wolski Podsekretarz Stanu	Minister Ziem Odzyskanych wz. (—) J. Dubiel Podsekretarz Stanu

Postanowienia przejściowe do Regulaminu Płac Kierowców Pojazdów Mechanicznych i Innych Pracowników Samochodowych

1. Kierowcy i inni pracownicy samochodowi wynagradzani miesięcznie z góry, otrzymują w dniu 31 grudnia 1948 roku dotychczasowe całkowite pobory netto oraz 2.500.— zł w wypadku pobierania kart aprowizacyjnych. Pracownicy otrzymujący jedynie karty odzieżowe, otrzymają uposażenie netto oraz zł 600.—. Wynagrodzenie za nadgodziny w grudniu wypłacone będzie na zasadach dotychczasowych.

W dniu 31 stycznia 1949 r. otrzymają oni w zasadzie płacę godzinową i ewentualny ryczałt w/g stawek wynikających z niniejszego regulaminu, premie zaś i ewentualne normalnie obliczane godziny nadliczbowe za miesiąc styczeń, wypłacone im będą najdalej do 15 lutego 1949 r.

Kierowcy i inni pracownicy samochodowi wynagradzani z dołu, otrzymają płacę godzinową, ryczałt lub godziny nadliczbowe i premie za miesiąc styczeń na zasadach niniejszego regulaminu.

2. Kierowcy przy nowym zaszeregowaniu na podstawie tego regulaminu, którzy nie przedstawią nowych (wymienionych) pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych, winni być odpowiednio zaszeregowani przez komisję, której skład określa art. 6 pkt. e niniejszego regulaminu, w oparciu o kryteria i wymogi rozporządzenia Ministrów z dnia 15. 4. 1948 r. ogłoszonego w Dzienniku Ustaw R. P. nr 27 poz. 186 z 1948 r. W wypadku różnicy między tak dokonanym zaszeregowaniem, a kategorią pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych przedstawionego w terminie późniejszym, należy zaszeregować kierowcę do właściwej grupy na podstawie kategorii posiadanego pozwolenia i zaszeregowania przewidzianego regulaminem.

3. W celu ewentualnego obliczenia stawki ryczałtowej za godziny nadliczbowe, należy przyjąć dla kierowców zatrudnionych w miesiącach 10, 11 i 12 48 r. przeciętną godzin nadliczbowych z tych miesięcy, w wypadku braku ewidencji tych godzin, należy przyjąć komisyjny szacunek tej przeciętnej, w uzgodnieniu z Radą Zakładową i przedstawicielem kierowców. Dla kierowców zatrudnionych później, lub nowoprzybyłych, obliczenie to należy odpowiednio uzupełnić danymi z bieżących miesięcy 1949 r. do pełnych trzech miesięcy. W tym ostatnim wypadku, do czasu uzyskania przeciętnych z trzech miesięcy, należy obliczać i wypłacać godziny nadliczbowe na zasadach ogólnych tzn. z 50% i 100% nadwyżką. Po tym okresie dopiero, zastosować można odpowiedni ryczałt. Stosowanie ryczałtu w danej jednostce osobno dla kierowców osobowych i gospodarczych, osobno dla kierowców ciężarowych lub łącznie, winno być uzgodnione przynajmniej na okres roczny z Radą Zakładową przy udziale przedstawicieli kierowców.

4. Rewizja stawek ryczałtu za godziny nadliczbowe musi być oparta na prawidłowych obliczeniach tych godzin w karcie lub w kontrolce pracy kierowcy, ewentualnie w karcie kontroli wozu prawidłowo prowadzonej.

Zatwierdzony na posiedzeniu GŁÓWNEJ KOMISJI DLA USTALENIA RAMOWYCH ZASAD WYNAGRODZENIA PRACOWNIKÓW w dn. 13. 12. 1948 r.

(—) T. Kochanowicz (—) J. Kofman (—) Cz. Chmielewski

REGULAMIN

płac kierowców pojazdów mechanicznych, warsztatowców, pomocników i innych pracowników samochodowych.

Płace kierowców pojazdów mechanicznych, pomocników kierowców, warsztatowców i innych pracowników samochodowych, opierają się na systemie wynagrodzenia godzinowego oraz na systemie premiowym.

ART. I — ZASZEREGOWANIE

Grupa I.

a) do grupy tej zalicza się podmajstrzych i brygadzistów st. obsługi i pom. warszt., posiadających uprawnienia rzemieślnicze I klasy, najmniej 6-cio letnią praktykę warsztatową i ukończone 25 lat.

b) do grupy tej zalicza się kierowców autokarów, autobusów, pociągów drogowych (ponad 9 ton - dwie przyczepy), posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych I kategorii.

Grupa II.

Do grupy tej zalicza się;

a) kierowców pojazdów mechanicznych, posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych I kat. zgodnie z rozporządzeniem Ministrów z dn. 15. 4. 48 r. Dziennik Ustaw 85 nr 616 z 1937 r. znowelizowany Dziennik Ustaw nr 27, poz. 186 z 1948 r.

b) monterów samodzielnych posiadających uprawnienia rzemieślnicze, co najmniej 5-letnią praktykę zawodową, ukończone 21 lat,

c) rzemieślników samochodowych.

Grupa III.

Do grupy tej zalicza się;

a) kierowców pojazdów mechanicznych - posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych II kat. zgodnie z rozporządzeniem Ministrów z dn. 15. 4. 48 r. Dziennik Ustaw 85 nr 616 z 1937 r. znowelizowany Dziennik Ustaw nr 27, poz. 186 1948 r.

b) monterów, którzy powinni posiadać co najmniej 3-letnią praktykę warsztatową oraz ukończone 20 lat.

c) rzemieślników, magazynowych, elektromonterów.

Grupa IV.

Do grupy IV zalicza się;

a) kierowców i pomocników posiadających pozwolenie na prowadzenie pojazdów mechanicznych kat. III A i III B, zgodnie z rozporządzeniem Ministrów z dn. 15. 4. 48 r. Dziennik Ustaw 85 nr 616 z 1937 r. znowelizowany Dziennik Ustaw nr 27, poz. 186 z 1948 r.

b) pomoc fachową i uczniów warsztatowych 3 roku posiadających co najmniej 2-letnią praktykę warsztatową i ukończone 16 lat.

c) kierowców motocykli z przyczepką lub wózków motocyklowych ponad 350 cm kub. poj.

Grupa V.

Do grupy V-ej zalicza się;

a) Uczniów pełniących funkcję pomocników kierowców, a nie posiadających pozwolenia na prowadzenie pojazdów mechanicznych.

ART. 2 — STAWKI GODZINOWE

Stawki godzinowe pracowników wymienionych w art. 1 niniejszego regulaminu ustala się następująco;

Grupa	Stawki zasadnicze za godz. w zł.	Dodatek wyrównawczy	Dodatek lokalny morski	Dodatek stołeczny
I	od 66 do 61	6.50	4,50—4,00	2,70—2,40
II	55.—	6.50	3.60	2.10
III	49.—	6.50	3.20	1.80
IV	44.—	6.50	2.80	1.60
V	39.—	6.50	2.40	1.40
Uczeń warszt.				
II roku	36.—	6.50	2.10	1.30
I roku	23.—	6.50	2.10	1.30

ART. 3 — CZAS PRACY

Czas pracy kierowców, warsztatowców i innych pracowników samochodowych, jest unormowany w ramach przepisów ustawy z dnia 18. 12. 1919 r., o czasie pracy w przemyśle i handlu w brzmieniu obowiązującym oraz rozporządzeń wykonawczych do tej ustawy z uzupełnieniem zawartym w niniejszych wytycznych;

a) normalny czas pracy wynosi 8 godzin na dobę, a sobota 6 godzin razem 46 godzin tygodniowo płatnych za 46 godzin.

b) w przemyśle przewozowym czas pracy może być ustalony na 10 godzin dziennie — nie może jednak przekraczać 200 godzin w ciągu miesiąca. O ile w ciągu miesiąca przypada dzień świąteczny, ustalony czas pracy (200 godzin), skraca się odpowiednio o 8 godzin na każde święto przypadające na dzień powszedni, a o 6 godzin na każde święto przypadające w soboty.

c) o ile czas pracy kierowcy (pomocnika kierowcy) w tygodniu trwał krócej od 8 godzin w dni powszednie, a od 6 godzin w dni sobotnie, kierowca (pomocnik kierowcy), może być zatrudniony w ciągu następnych 3 tygodni do 9 godzin dziennie (w soboty do 7 godzin) z tym, że liczba godzin pracy w powyższym okresie 4-tygodniowym nie może przekroczyć 184 godzin. Pracy tej nie uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych.

d) dalsze godziny pracy ponad 8 godzin dziennie (w soboty ponad 6 godzin, w przemyśle przewozowym ponad 10 godzin dziennie, za wyjątkiem wypadków omawianych w pkt. c), uważa się za pracę w godzinach nadliczbowych. Ponadto za pracę w godzinach nadliczbowych uważa się za pracę wykonaną ponad 200 godzin, względnie ponad odpowiednio zmniejszone ilości godzin o ile w okresie miesięcznym na dni robocze przypadają dni świąteczne, nawet jeżeli ilość godzin pracy nie przekracza dobowej normy czasu ustalonej dla przemysłu przewozowego (10 godzin). W razie stosowania pracy w niedzielę, pracodawca w porozumieniu z przedstawicielstwem pracowników ustali schemat i wykaz imienny kierowników i ich pomocników według którego dzień wypoczynkowy poszczególnych kierowców i pomocników kierowców, pozostanie przesunięty na dzień powszedni. W każdym razie, każdy kierowca i pomocnik kierowcy winien co trzecią niedzielę mieć wolną od pracy.

e) przy stosowaniu pracy turnusowej, godziny nadliczbowe ponad 200 godzin lub odpowiednio zmniejszoną ilość godzin, opłaca się 75% podwyżką zasadniczej stawki godzinowej

ART. 4 — RYCZAŁT ZA GODZINY NADLICZBOWE

a) kierowcy pojazdów mechanicznych mogą otrzymać za pracę w godzinach nadliczbowych wynagrodzenie ryczałtowe w wysokości od 25 do 60% wynagrodzenia zasadniczego (bez dodatku wyrównawczego i dodatku lokalnego) za każdy okres płatniczy.

b) ryczałt dla kierowców i pomocników oblicza się w zależności od przeciętnej ilości godzin nadliczbowych z ostatnich 3 miesięcy poszczególnego pracownika w wysokości następującej;

Przy przeciętnej do 50 godzin 25% ryczałtu
„ „ od 50 do 75 godz. 40% „
„ „ od 75 do 100 „ 50% „
„ „ ponad 100 „ 60% „

Rewizja przeciętnej ilości godzin nadliczbowych winna być dokonywana co 3 miesiące

c) przy stosowaniu ryczałtu w żadnym wypadku dzienna praca kierowcy nie może przekroczyć 12 godzin na dobę.

d) kierowcy w przewozie zarobkowym otrzymują w miejsce ewentualnego wynagrodzenia za godziny nadliczbowe — wynagrodzenie w stosunku do przejechanych tono/km wg następującej tabeli:

Tonaż wozu ciężarowego	Stawki dodatkowe za 1000 tono/km
0,75	zł 4.650.—
1	„ 3.500.—
1,5	„ 2.400.—
2,0	„ 1.750.—
2,5	„ 1.400.—
3,0	„ 1.200. —
3.5	„ 1.000.—
4,0	„ 875.—
4,5	„ 775.—
5,0	„ 700.—
powyżej 5,0	„ 600.—
dla ciągników stosować należy	„ 1.500.—

e) pomocnicy kierowców otrzymują 20% sumy wypracowanej przez kierowcę,

f) dla wozów eksploatowanych w miastach, przyjmuje się ryczałtowy przebieg w wysokości dziennej 100 km pomnożone przez 50% nośności fabrycznej,

g) w wypadku odpłatnego wypożyczenia wozu na godziny, przyjmuje się kalkulowane tono/km, które otrzymujemy przez pomnożenie ładowności wozu, przez ilość godzin wozu poza bazą i przez 15 km na godzinę,

h) stawki według tabeli ulegają 30% podwyżce w okresie docierania do 2.000 km przy wozie nowym i po głównym remoncie,

i) w wypadku przewożenia ładunków przestrzennych, proporcjonalne wykorzystanie ładowności wozu (skrzyni wozu) uważa się za odpowiednio wykorzystanie tonażu.

j) w wypadku nie uzyskania przez poszczególnego kierowcę lub pomocnika sumy premiowej równej kwocie, którą by otrzymywał z tytułu przysługującego mu ryczałtu za godziny nadliczbowe wg art. 4 pkt. b — winni oni otrzymać wyrównanie do wysokości przysługującego im ryczałtu, przewidzianego w tabelce ryczałtów dla kierowców wozów osobowych i gospodarczych, art. 4 b.

ART. 5 — DIETY

Diety będą wypłacane według przepisów ogólnie obowiązujących przy wyjazdach służbowych poza obręb stałego miejsca pracy, jeżeli wyjazd służbowy trwa powyżej 12 godzin od opuszczenia stałego miejsca postoju wozu. W następnych dniach podróży otrzymują oni za każdą rozpoczętą dobę do 6 godz. 50% stawki diet, za każdą rozpoczętą dobę ponad 6 godzin pełną stawkę.

Wynagrodzenie za godziny nadliczbowe przepracowane podczas wyjazdów służbowych przysługuje kierowcom i pomocnikom tylko w tym wypadku, jeżeli czas ich efektywnej pracy jak prowadzenie, czekanie, pilnowanie, konserwacja i naprawa uszkodzeń, przekroczyły zasadnicze normy czasu podane w art. 3.

ART. 6 — PREMIA ZA OSZCZĘDNOŚĆ PALIWA.

a) kierowcom pojazdów mechanicznych i pomocnikom przyznaje się premię miesięczną za oszczędność materiałów pędnych,

b) za podstawę premiowania przyjmuje się każdy zaoszczędzony litr paliwa i oleju silnikowego poniżej normy wyznaczonej dla pojazdów mechanicznych danego rodzaju, marki, typu lub normy wyznaczonej w zależności od pojemności skokowej silnika, z uwzględnieniem poprawek norm przewidzianych przez M. K. lub przez specjalną komisję, obliczany na podstawie ilości pobranego paliwa, lub przez specjalną komisję, obliczany na podstawie ilości pobranego paliwa i oleju z jednej strony i na podstawie przejechanych km wykazanych na czynnym liczniku kilometrowym z drugiej strony, a w wyjątkowych wypadkach na podstawie przeprowadzonych bieżąco zgodnie z obowiązującymi przepisami zapisów w karcie kontrolnej wozu.

c) oszczędność oleju uzyskana przez niestosowanie się do przepisowych norm zmiany oleju, nie będzie premiowaną. Zmiana oleju silnikowego w karterze nie wchodzi w zakres premiowania,

d) ustalanie norm zużycia paliwa winno nastąpić na podstawie okólnika „Tymczasowe normy zużycia materiałów pędnych dla pojazdów mechanicznych“, wydanego przez Departament Samochodowy Ministerstwa Komunikacji dnia 27. 1. 48 r. za nr X-40-1/48 oraz „Normy zużycia paliwa niektórych poniemieckich samochodów osobowych i ciężarowych“, wydanego przez Wydział Transportu i Spedycji Departamentu Planowania Ministerstwa Przemysłu i Handlu z dnia 5. 3. 1948 r. za nr P1/0/9/4,

e) w wypadku poważnych rozbieżności między w/w normami mimo zastosowania wszystkich przewidzianych poprawek z praktycznymi wynikami, normę właściwą ustali specjalna komisja złożona z przedstawiciela kierownictwa jednostki lub pracownika przez niego upoważnionego, z przedstawicielem pracowników i z fachowca spoza zakładu pracy, który przewodniczy komisji. Fachowca wybierają wspólnie dyrekcja zakładu pracy i rada zakładowa. Orzeczenia tej komisji zawarte w prawidłowo sporządzonym protokóle, stanowią podstawę do premiowania,

f) wysokość premii za oszczędność paliwa wynosi 60% aktualnej ceny rynkowej C. P. N. od zaoszczędzonej ilości paliwa i oleju niżej ustalonej normy.

g) jeżeli do wypracowania premii przewidzianej w tym artykule przyczyniło się więcej kierowców, premię uzyskaną dzieli się wśród nich, proporcjonalnie do przejechanego kilometrażu,

h) pomocnicy kierowców otrzymują premię w wysokości 20% premii przypadającej kierowcy,

j) zużycie paliwa przekraczające normę o 5%, pociąga za sobą potrącenia 100% wartości całkowitej, nadmiernie zużytego paliwa i oleju z premii kierowcy. W wyjątkowych umotywowanych wypadkach nadmiernego zużycia paliwa np. przy holowaniu, rozwijaniu kabli, wyciąganiu innych wozów itp., jednostka nadrzędna może na wniosek rady zakładowej i dyrekcji uchylić stosowanie potrąceń z tego tytułu.

Przykład: norma M. K. dla G. M. C. wynosi 39 litrów. Poprawka na jazdę w dużym mieście, która została zastosowana w 10% stanowi 3,9 litrów — 42,9.

Wobec stwierdzenia komisyjnego, spalania przez ten wóz, przy normalnej jeździe $^{2}/_{3}$ szybkości po płaskim terenie 41 litrów wskutek 2-go szlifu cylindrów i dużego zużycia, komisja wyznacza normę na miasto 45 litrów.

Kierowca jeżdżąc z pomocnikiem na omawianym G. M. C. przejechał w pewnym miesiącu 2.300 km zużywając 980 litrów.

Obliczenie miesięczne będzie następujące: $\frac{2.300 \times 45}{100}$ = 1.035 ltr. 1.035 ltr. — 980 ltr. = 55 ltr. 55 × 48 zł (60% od 80 zł) = 2.640 zł.

Kierowca otrzymuje 2.640 zł, pomocnik otrzymuje 528 zł.

ART. 7 — PREMIA ZA OSZCZĘDNOŚĆ OGUMIENIA

a) kierowcom i pom. poj. mechanicznych przyznaje się premię za oszczędność ogumienia,

b) za podstawę premiowania przyjmuje się każdy km. przejechany przez oponę powyżej wyznaczonej normy na podstawie wskazań czynnego licznika wozu, lub zapisów w karcie kontrolnej wozu i zapisów w kartotece ogumienia,

c) do czasu ogłoszenia norm urzędowych, normy przebiegu nowych opon ustala się następująco;

Opony wozu	Krajowe osobowe	Krajowe cięż. i aut.	Zagraniczne osobowe	Zagraniczne cięż. i aut.
norma w tys km.	15	20	35	40

d) w wypadku poważnych rozbieżności między w/w normami (do czasu ogłoszenia urzędowego szczegółowych norm zużycia ogumienia), specjalna komisja, której skład określa art. 6 pkt. e) może zmniejszyć lub zwiększyć podane w niniejszym art. 7 pkt. c) normy w granicach plus minus 15% biorąc pod uwagę warunki eksploatacji, ilość płócien markę fabryczną, doświadczenie zakładu statystykę) itp.

Orzeczenia tej komisji zawarte w prawidłowo sporządzonym protokóle, stanowią podstawę do premiowania. Komisja ta jednocześnie orzeka stopień zniszczenia w procen-

cie i w kilometrażu wszystkich opon zakwalifikowanych do premiowania. Opony o zniszczeniu ponad 70% nie należy kwalifikować do premiowania,

e) wysokość premii za oszczędność ogumienia wynosi 50% sum rzeczywiście zaoszczędzonych przez kierowców.

Wzór na obliczenie za oszczędność ogumienia w zł;

$$P = \frac{0{,}5 \times (n - N) \times C}{N}$$

P = suma premii w zł,

n = rzeczywisty przebieg opony od założenia na koło do zupełnego jej zniszczenia,

N = norma przebiegu opony w km,

C = rzeczywisty koszt opony w zł.

Przy wypłacie w okresach miesięcznych na wartość (n-N) należy podstawiać ilość km. przejechanych w każdym m-cu następnym po przekroczeniu normy.

f) do obliczenia premii za ogumienie należy stosować ceny z aktualnego, oficjalnego cennika „MOTOZBYTU". W wypadku luk w asortymencie oferowanego cennika należy przyjąć cenę fakturową, lub szacunek komisji,

g) premię za oszczędność opon wypłaca się bieżąco co miesiąc, poczynając od miesiąca, w którym powstało przekroczenie normy. Pomocnicy kierowców otrzymują premię w wysokości 20% premii przypadającej kierowcom.

Jeżeli do wypracowania premii, przewidzianej w art. niniejszym przyczyniło się więcej kierowców, premię dzieli się wśród nich proporcjonalnie do przejechanego kilometrażu, w oparciu o zapisy w kartotece ogumienia,

h) w jednostkach, gdzie opony nie są z reguły przywiązane do wozów, w premii uczestniczą wszyscy kierowcy i pomocnicy danej jednostki. Kwotę premiową uzyskujemy przez obliczenie wg wzoru sumy oszczędności wszystkich opon wycofanych w danym miesiącu z powodu całkowitej niezdolności z użytku bieżąco, na każdy miesiąc w danej jednostce.

Miesięczna suma premiowa rozdzielona będzie między kierowców w stosunku do kilometrażu z poprzedniego miesiąca.

i) kontroler techniczny lub komisja w omówionym składzie, orzeka wycofanie opony z premiowania po zdarciu protektora i zagrożeniu płócien oponowych. Na opony protektorowane obowiązują normy art. 7 pkt. c) zmniejszone o 50%,

j) pomocnicy kierowców otrzymują 20% sumy wypracowanej przez kierowcę.

ART. 8 — PREMIA ZA KONSERWACJĘ POJAZDÓW

a) kierowcom pojazdów mechanicznych i pomocnikom wypłacana będzie premia za konserwację pojazdów,

b) premia za konserwację pojazdów wypłacana będzie w stosunku do ilości przejechanych km. ponad normę przebiegu w okresach między-naprawczych na podstawie wskazań czynnego licznika, lub prawidłowo prowadzonej karty kontroli wozu.

c) do czasu ogłoszenia urzędowych norm, normy przeciętnego kilometrażu przebiegów między-remontowych wynoszą:

Typ i rodzaj wozu	Od pocz. eks. do I rem. gł.	Między gł remontami
Ciężarowe:		
wys. prężne:		
Fiat 666 N7. SPA	80	50
Fiat 626 NL	100	60
Leyand	110	70
Chauson	90	50
i inne Diesle	100	50
Benzynowe	60	30
Gaz. gen.	50	25
Osobowe:		
Chevrolet	60	35
Citroen	45	30
Fiat, Skoda	33	25
niem. i inne	40	25
inne ameryk. i ang.	60	35

W wypadku, gdy podane normy będą poważnie odbiegać od praktycznych wyników, komisja w składzie przewidzianym w art. 6e) może korygować je in plus in minus w wypadku wozów ciężarowych do 15%, w wypadku wozów osobowych do 10%, w zależności od warunków terenowych, bieżni (nawierzchnia), kolejności remontów, jakości remontów i ładunków typowych.

d) Po osiągnięciu ustalonej normy kilometrażu przebiegu międzyremontowego kierowca, który normę osiągnął w okresie obowiązywania tej premii, otrzymuje premię w wysokości zł 15 000,—. W wypadku zastosowania niniejszego regulaminu (moment wejścia w życie) w jednostkach, które tego typu premii dotychczas nie stosowały, w trakcie okresu międzyremontowego, jednorazowa premia wypłacana będzie w mniejszym wymiarze, w stosunku do procentowego wykonania okresu międzyremontowego, wg nast. tabeli:

Przebyta część normy okresu międzyrem. w % km. w momencie zastosowania powyższej premii	Wysokość premii w zł przy osiągnięciu normy międzyremontowej
do 40%	15.000,—
od 40% do 60%	12.000,—
od 60% do 75%	10.000,—
od 75% do 85%	8.000,—
od 85% do 95%	6.000,—
od 95% do 100%	4.000,—
ponad 100%	2.000,—

Po osiągnięciu normy komisja w omówionym składzie orzeka, czy wóz może pozostać nadal w eksploatacji, a podczas dalszego przebiegu, ta sama komisja ma prawo orzec wycofanie pojazdu z ruchu do remontu z powodu możliwości zniszczenia wozu przez dalszą eksploatację. Za przejechane ponad normę okresu międzyremontowego każdego jednego procentu właściwej normy, kierowcy otrzymują premie; za każdy 1% przekroczenia normy.

		wozy ciężarowe	wozy osobowe
Przy przekroczeniu normy	1—10%	zł 500,—	300,—
„ „	„ 11—20%	„ 600,—	400,—
„ „	„ 21—30%	„ 900,—	650,—
„ „	„ 31—40%	„ 1400,—	900,—
„ „	„ 40—50%	„ 1800,—	1200,—

Przekroczenie norm ponad 50% ze względów technicznych nie jest premiowane.

e) Premia za konserwację pojazdów nie przysługuje w wypadku gdy pojazd przed osiągnięciem normy międzyremontowej poddany został więcej, niż dwom naprawom średnim. Za naprawę średnią pojazdów o silnikach wysokoprężnych nie uważa się wymiany podzespołów;

f) premię za konserwację wozu (przebieg ponad normę) wypłaca się kierowcy i pomocnikowi bieżąco przy każdej miesięcznej wypłacie, na podstawie obliczeń w oparciu o wskazania czynnego licznika, lub karty kontroli wozu, prawidłowo prowadzonej;

g) pomocnicy kierowców otrzymują premię w wysokości 20% premii kierowcy;

h) jeżeli do wypracowania tej premii przyczyniło się więcej kierowców, sumę premiową dzieli się proporcjonalnie wśród nich w zależności od przejechanego kilometrażu.

Przykład obliczania premii za konserwację:

Nowy Opel osobowy w dniu wprowadzenia powyższego regulaminu wskazywał na liczniku przebieg 29.650 km, tzn. wykonał 29.650; 40.000 = 74% normy. Załóżmy, że w ciągu następnych 3 miesięcy osiągnie normę. Otrzyma więc jednorazowo w następnym miesiącu po uzyskaniu normy zł 10.000,—, a zakładając, że w miesiącu przekroczenia normy na ostatni dzień licznik wskazywał 42.500 km, otrzyma on premię wg następującego obliczenia:

42.500 km — 40.000 km = 2.500 km; — 1% normy Opla osobowego wynosi 400 km; — przekroczenie normy wynosi w tym wypadku 2.500 km : 400 km = 6,25% — 6,25×300 = zł 1.875, które stanowią jego premię za przekroczenie normy w tym miesiącu. Zakładając, że w następnym miesiącu licznik wskazywał 46.200 km, premia bieżąca wyniesie:

w pierwszym stopniu progresji
(od 1% do 10% przekroczenia)
44.000 km — 42.500 km = 1.500 km,
1.500 : 400 = 3,75%,
3,75×300 zł = zł 1.125,—;

w drugim stopniu progresji
(od 11% do 20% przekroczenia normy)
46.200 km — 44.000 km = 2.200 km;
2.200 : 400 = 5,5%,
5,5×400 zł = 2.200,— zł.

Razem ta premia kierowcy w tym miesiącu wyniesie: zł 1.125,— + 2.200,— = zł 3.325,—. Przy analogicznym obliczaniu premii za konserwację dla wozu ciężarowego, pomocnik otrzymałby 20% kwoty końcowej, wypadającej z tytułu tej premii dla kierowcy.

Przykład obliczania premii za oszczędność ogumienia:

Dla kierowcy na wozie osobowym zakwalifikowano 5 opon zagranicznych, ustalając dla nich normę komisyjną 30.000 km ze względu na częstą eksploatację wozu na drogach o złej nawierzchni, wyceniając je na 20.000,— zł każda. Załóżmy, że w miesiącu marcu opony wg zapisów w kartotece ogumienia wykazały nast. przebiegi: 4 opony po 32.000 km, 5 zapasowa 5.000 km. Premię za miesiąc marzec obliczymy następująco: P (premia) = [0,5 (32.000 km — 30.000 km)× ×20.000,— zł] : 30.000 = (0,5×2.000×3) : 3 = (0,5×4.000) : 3 = = 2.000 : 3 = 666,— zł za jedną oponę, a za 4 opony 4×666 = zł 2.664,—. Załóżmy, że w kwietniu opony miały przebieg całkowity 4 po 35.000 km, 5 — 5.000 km. Obliczamy premię za kwiecień: P = [0,5×(35.000 km — 32.000 km)× ×20.000] : 30.000 = 10.000 : 10 = 1.000,— zł za jedną oponę. Za cztery opony 4×1.000 zł = 4.000,— jako premia za kwiecień. W jednostkach, gdzie gumy nie są z reguły przywiązane do wozów, np. autobusy, premię tę obliczamy następująco: Załóżmy, że w takiej jednostce wycofano w miesiącu lutym 3 opony niezdatne do użytku:

I. 1 zagraniczna 7,50×20 cena zł 25.000,—, norma 48.000 km, przebieg 48.000 km,

II. 1 zagraniczna 7,50×20 cena zł 35.000,—, norma 49.000 km, przebieg 55.000 km,

III. 1 zagraniczna 6,00×16 cena zł 18.000,—, norma 35.000 km, przebieg 40.000 km,

P dla I = [0,5×(48.000 km — 45.000 km)× ×25.000,— zł] : 45.000 = 833,— zł

P dla II = [0,5×(55.000 km — 49.000 km)× ×35.000,— zł] : 49.000 = 2.143,— zł

P dla III = [0,5×(40.000 km — 35.000 km)× ×18.000,— zł] : 35.000 = 429,— zł

łączna premia za opony I, II, III = 3.405,— zł

Gdyby przebieg łączny kierowców w kwietniu wynosił 6.810 km, to każdy z nich otrzymałby za 1 km swego przebiegu 3.405 zł : 6.810 = 0,5 zł.

ART. 9. — PREMIA ZA CIĄGŁOŚĆ EKSPLOATACJI.

a) Premia za ciągłość eksploatacji przysługuje kierowcom w zależności od ilości dni gotowości wozu i od stopnia zużycia pojazdu, wypłacana za każdy dzień kolejny, po określonym minimum dni bezpremiowych wg następującej tabeli:

Stopień zużycia pojazdu	od 5 do 10 dni	od 11 do 20 dni	od 21 do 25 dni	powyżej 25 dni
do 40%	—	30 zł za dzień	40 zł za dzień	60 zł za dzień
powyżej 40%	30 zł za dzień	40 zł za dzień	60 zł za dzień	80 zł za dzień

Przeciętny stopień zużycia pojazdów orzeka co pół roku komisja.

b) W wypadku braku gotowości wozu z przyczyn zaopatrzeniowych, niezależnych od kierowców, np. smaru, paliwa, części zamiennych itp., dzień taki wlicza się do ciągłości eksploatacyjnej. W wypadku przerwy w eksploatacji z winy kierowcy, cykl premiowy zaczyna się od początku.

c) Jeżeli 1 pojazd prowadzi stale kilku kierowców na zmianę, dla każdego kierowcy liczy się dni ciągłości eksploatacyjnej tego wozu. O ile kierowca został przeniesiony na inny pojazd, ciągłość eksploatacyjna nie zostaje przerwana.

d) Pomocnik kierowcy otrzymuje 20% premii kierowcy.

e) 2 dni w miesiącu, przeznaczone na okresowe przeglądy i smarowanie, nie przerywają ciągłości.

f) Za gotowość eksploatacyjną w tej premii należy rozumieć punktualne zgłoszenie przez kierowcę gotowości eksploatacyjnej swego wozu w godzinie rozpoczęcia swej dziennej lub turnusowej pracy, właściwemu przełożonemu.

ART. 10 — PŁACA KIEROWCÓW W OKRESIE NAPRAW GŁÓWNYCH I ŚREDNICH POJAZDÓW.

W okresie naprawy średniej i głównej, kierowcy i pomocnicy otrzymują tylko zarobek zasadniczy, dodatek wyrównawczy i dodatek lokalny. O ile naprawa nie jest spowodowana winą kierowcy, a normalnym zużyciem wozu, przysługuje im również ryczałt za godziny nadliczbowe, względnie premia za przewiezione tonno/km w wysokości przeciętnej za ostatnie trzy miesiące. Nie otrzymujący ryczałtu, otrzymują w tym wypadku średnie wynagrodzenie z ostatnich trzech miesięcy z wyłączeniem wszystkich premii.

Jeżeli kierowca lub pomocnik uczestniczy w naprawie głównej lub średniej, otrzymuje premię warsztatu wykonywującego naprawę, która się oblicza od zarobku zasadniczego. Jeżeli naprawa odbywa się w warsztatach, stosujących powyższy regulamin, kierowca otrzymuje premię tak jak monter, pomocnik zaś jak uczeń.

ART. 11 — ZBIEG POJAZDÓW LUB KIEROWCÓW.

O ile kierowca został przeniesiony na inny pojazd, przejmuje go na podstawie książki pojazdu, w której winno być uwidocznione, na jakim kilometrze przebiegu wozu i ogumienia nastąpiło przejęcie i indywidualny kilometraż, w trakcie którego prowadził pojazd.

ART. 12 — PREMIOWANIE PRACOWNIKÓW STACJI OBSŁUGI WARSZTATÓW POMOCNICZYCH I PERSONELU DYSPONUJĄCEGO TABOREM.

A. a) Personel dyspozycyjny otrzymuje premię w zależności od wykorzystania tonażu (nośności) wozów ciężarowych ewent. od absolutnej gotowości do eksploatacji wozów osobowych.

b) Do personelu dyspozycyjnego zaliczamy kierownika jednostki transportowej, zastępcę kierownika, kontrolera technicznego i dyspozytora, którzy otrzymują uposażenie zasadnicze w stosunku miesięcznym.

c) Przy taborze ciężarowym opieramy się na współczynniku wykorzystania nośności taboru, który wynika ze stosunku pomiędzy sumą tono/km wykonanych efektywnie, a sumą tono/km teoretycznie możliwych do wykonania przy danym przebiegu miesięcznym wozów.

Przy ładunkach przestrzennych, należy uważać za pełne wykorzystanie tonażu wozu, całkowite załadowanie pojazdu (skrzyni wozu). Przy określaniu ładowności pojazdu, nie bierze się pod uwagę przy obliczeniach tej premii, tonażu zastosowanych przyczep, natomiast ilość ładunku przewiezionego na tych przyczepach obliczonego w tono/km wpływa na obliczenie stopnia wykorzystania efektywnego tonażu (nośności taboru).

Przykład obliczenia procentowego współczynnika wykorzystania nośności wozu:

Samochód ciężarowy o nośności 3 tony, przy miesięcznym przebiegu 2.500 km wykonał 5.000 tono/km. 100% wykorzystania teoretycznego stanowiłoby 3 tony × 2.500 km = =7.500 tono/km. Szukany stosunek wyniesie (5.000×100) : : 7.500 = 66,7%.

Ten sam wypadek przy zastosowaniu przyczepy obliczamy następująco:

3-tonowy wóz przy przebiegu 2.500 km wykonał 5.000 tono/km samochodu i 3.000 tono/km przyczepy — razem 8.000 tono/km, stanowiące sumaryczne wykorzystanie.

Teoretyczne wykorzystanie nośności w tym wypadku będzie to samo, ponieważ nie wliczamy przyczepy — tj. 7.500 tono/km, szukany stosunek wyniesie (8.000×100) : : 7.500 = 107%.

Przy ciągnikach należy uważać pierwszą przyczepę za zespół i traktować w obliczeniach jak całość samochodu.

d) Przy taborze osobowym opieramy się na współczynniku absolutnej gotowości wozów, który wynika ze stosunku ilości sumy wozodni faktycznej gotowości teoretycznie możliwej w okresie 25 dni w ciągu miesiąca.

Do obliczenia nie wchodzą wozy wycofane z eksploatacji lub oddane do głównego remontu.

Przykład obliczenia współczynnika gotowości:

Przy 12 wozach osobowych, wozodni gotowości w danym miesiącu wyniosły 210, na możliwych teoretycznie 12 × 25 = = 300; szukany stosunek wyniesie 210: 300 = 70%.

e) personel dyspozycyjny wyszczególniony w art. 12 pkt. b) zostaje wyłączony z innych premii produkcyjnych, otrzymuje natomiast premię obliczaną w procentach od upo-

sażenia zasadniczego w zależności od wysokości omówionych współczynników wg następującej tabelki:

Tabor ciężarowy współcz. wykorzystania nośności	Tabor osobowy współcz. gotowości	% premiowy
40%—45%	65%—70%	20%
powyżej 45%—55%	powyżej 70%—75%	30%
„ 55%—65%	„ 75%—80%	40%
„ 65%—75%	„ 80%—85%	45%
„ 75%—85%	„ 85%—90%	50%
„ 85%—95%	„ 90%—95%	55%
ponad 95%	„ 95%—100%	60%

f) w wypadku taboru mieszanego (osobowe i ciężarowe) należy wyprowadzić średni ważony procent premiowy opierając się na procencie wynikającym przy taborze ciężarowym i przy taborze osobowym.

Przykład: przy trzech wozach ciężarowych, 10 osobowych współczynnik wykorzystania tonażu wynosi 50% co daje premię w wysokości 30%, zaś współczynnik gotowości dla wozów osobowych wynosi 82% co daje wg tabelki 45% premii. Szukany % średniej ważonej premii, obliczamy następująco:

3 (wozy ciężarowe) × 30% = 90%
10 (wozy osobowe) × 45% = 450%

razem 540%; 13 (ilość wozów) = = 41%. 41% stanowi procent premii w omawianym wypadku dla personelu dyspozycyjnego.

B. a) personel warsztatowy stanowiący nie więcej niż 1/3 stanu kierowców otrzymuje premię w zależności od sprawności wykonywanych napraw drobnych i średnich na stacjach obsługi i pomocniczych warsztatach, wyłączając personel warsztatów samochodowych, przeprowadzający remonty główne (wymiana tłoków, szlif cylindrów itd.),

b) premia ich obliczana jest na podstawie współczynnika przepustowości, za który uważamy stosunek miesięcznej ilości wozogodzin w ruchu, do ilości tych wozogodzin powiększonych o wozogodziny w naprawie, z wyłączeniem wozogodzin zużytych na naprawy główne. Czas dobowy pozostawania wozu w naprawie w oczekiwaniu na kolejność naprawy, przyjmuje się w wymiarze 8 godz. na dobę. Czas godzin w ruchu — na chodzie — oblicza się na podstawie efektywnych danych od wyjazdu z garażu, do przyjazdu do garażu.

W wypadku zaś ciągłego wyczekiwania na jazdę w stanie gotowości, czas ten nie może być mniejszy niż 8 godzin.

Przykład obliczenia czynnika przepustowości:

Przy 3 wozach czynnych w danym miesiącu na 520 wozogodzin w ruchu było 140 wozogodzin w naprawie. Szukany współczynnik obliczamy następująco:

520: (520+140) = 520: 660 = 0,78

c) poszczególni pracownicy stacji obsługi warsztatu pomocniczego otrzymują przy danej wartości współczynnika następujące premie w zł wg tabeli:

Współczynnik przepustowości	Kierownik warsztatu stacji obsługi jego zastępca brygadzista	Rzemieślnik o wysokich kwalifikac monter samoch. samodz	Monter magazynier rzemieślnik	Pomoc fachowa magazynowy uczeń II roku	Uczeń I i II roku
0,60—0,65	3.750,—	3.150,—	2.000,—	1.500,—	650,—
0,65—0,70	4.050,—	3.400,—	2.200,—	1.700,—	750,—
0,70—0,75	4.500,—	3.800,—	2.500,—	1.900,—	8,50,—
0,75—0,80	5.250,—	4.500,—	3.000,—	2.200,—	1.000,—
0,80—0,85	6.300,—	5.400,—	3.700,—	2.700,—	1.200,—
0.85—0,90	7.500,—	6.500,—	4.500,—	3.100,—	1.500,—
0,90—0,95	9.000,—	7.900,—	5.500,—	3.900,—	2.000,—
0,95—1,00	10.000,—	9.500,—	7.000,—	5.000,—	2.500,—

Kierowca dyżurny otrzymuje premię w wysokości 30% do 50% swojej stawki zasadniczej. Kierownik garażu do 12 wozów — do 40%, ponad 12 wozów do 50% stawki zasadniczej. Procent premiowy ustala kierownictwo, uzgadniając go w każdym miesiącu z Radą Zakładową.

ART. 13 — ZMNIEJSZENIE PREMII

a) kierowca może być pozbawiony całości lub części przewidzianej niniejszym regulaminem premii, w wypadku dopuszczenia się świadomego uszkodzenia motoru lub wozu, w celu uzyskania premii za konserwację. W wypadku podawania fałszywych danych dla uzyskania premii, oraz w razie spowodowania wypadku lub awarii z winy kierowcy,

b) w razie wypadku lub awarii wypłatę oraz ewentualne cofnięcie premii wstrzymuje się do oficjalnego orzeczenia winy kierowcy, (orzeczenie sądu lub rzeczoznawcy).

ART. 14 — POSTANOWIENIA KOŃCOWE

a) regulamin niniejszy wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1949 r. i zastępuje wszelkie dotychczasowe w tym zakresie obowiązujące postanowienia,

b) wszelkie zagadnienia, nie omówione w regulaminie niniejszym, regulowane są na podstawie odpowiednich przepisów układu zbiorowego lub innych przepisów obowiązujących w zakładzie pracy zatrudniającym kierowcę.

c) jakiekolwiek wypłaty, niezgodne z postanowieniami tego regulaminu lub nie oparte na odrębnych pisemnych zarządzeniach odnośnego resortu, będą traktowane jako wypłaty pozbawione legalnych podstaw.

13.

ZARZĄDZENIE

Wojewody Pomorskiego

z dnia 4 stycznia 1949 r.

w sprawie zmiany tymczasowego statutu organizacyjnego i tymczasowego szczegółowego podziału czynności Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego w odniesieniu do Wydziału ZDROWIA

L. O. Org. 3190/48.

Na zasadzie § 36 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 19 stycznia 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej (Dz. U. R. P. nr 80/1936 poz. 555), § 37 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 13 sierpnia 1931 r. w sprawie organizacji urzędów wojewódzkich oraz trybu załatwiania spraw w tych urzędach (Dz. U. R. P. nr 76, poz. 611) i zarządzenia Likwidatora Agend Ministerstwa Aprowizacji z dnia 16 listopada 1948 r. L. dz. I-L-9148/Org. wprowadzam w zarządzeniu Wojewody Pomorskiego z dnia 3 września 1948 r. o statucie organizacyjnym i szczegółowym podziale czynności Wydziału Zdrowia Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego („Pomorski Dziennik Wojewódzki" nr 29, poz. 269) — poza zmianami dotychczasowymi — zmiany następujące:

§ 1. W § 2 po należących do Oddziałów Ośrodków Zdrowia i Medecyny Społecznej sprawach opieki nad matką i dzieckiem w dziale służby zdrowia należy dodać sprawy związane ze współpracą z Międzynarodowym Nadzwyczajnym Funduszem Pomocy Dzieciom.

§ 2. W § 3 w grupie spraw ochrony zdrowia matki i dziecka należy dodać sprawy następujące:

28. Czuwanie nad szybkim zawiadamianiem odbiorców o nadejściu transportów, szybkim rozprowadzeniem towarów, należytym wykonaniu rozdzielników.

29. Nadzór nad czynnościami „Społem", a w szczególności nad terminowym przesyłaniem protokołów przyjęć dostaw i sprawozdań do Ministerstwa.

30. Kontrola wyników akcji dożywiania dzieci przez UNICEF.

31. Opracowywanie rozdzielników resortowych na powiaty.

32. Inne czynności zlecone przez Ministerstwo Zdrowia.

W związku z powyższym ulega odpowiednim zmianom numeracja punktów następnych grup spraw.

§ 3. Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Wojewoda — I. Kubecki

14.

PISMO OKÓLNE.

z dnia 4 stycznia 1949 r.

w sprawie poszukiwania osób podlegających powszechnemu obowiązkowi wojskowemu

L. Wojsk. O. 1/778/48.

DO Ob. Ob. Starostów Powiatowych, Prezydentów Miast, Burmistrzów i Wójtów.

Na podstawie art. 42 — 45 Ustawy o powszechnym obowiązku wojskowym (Dz. U. R. P. nr 25/38, poz. 220) Urząd Wojewódzki poszukuje niżej wymienione osoby podlegające powszechnemu obowiązkowi wojskowemu.

L. p.	Nazwisko i imię	Data i miejsce urodzenia	Imiona rodziców	Ostatnie miejsce zamieszkania
1	Cyganowski Alojzy	14. 6. 1927, Tczew	Wilhelm i Klara	Tczew, ul. Krasińskiego nr 28
2	Grucza Kazimierz	5. 10. 1927, Lubiszewo	Franciszek i Bronisława	Tczew, Sobieskiego 36
3	Sieg Edmund	9. 4. 1927, Janowo p. Tczew	Teofil i Aniela	Nicponia pow. Tczew
4	Makowski Feliks	24. 8. 1927, Roszyta p. Chojnice	Teofil i Klara	Gniew, Podmurna 20
5	Paszek Roman	28. 2. 1927, Jazwiska	Jan i Marta	Jazwiska p. Tczew
6	Litz Józef	12. 12. 1927, Miłobądź	Julian i Janina	Miłobądź, p. Tczew
7	Homan Marian	29. 3. 1927, Gniew p. Tczew	Oskar i Marta	Siwiałka, p. Tczew
8	Rzepka Alfons	r. 1927	Franciszek	Janiszewo, p. Tczew
9	Kostkowski Alfred	10. 2. 1927, Gniew	Konrad i Jadwiga	Gniew, p. Tczew
10	Brzoska Grzegorz-Józef	16. 2. 1927, Gniew	Władysław i Ulryka	„
11	Witte Norbert-Jan	23. 2. 1927, Gniew	Jan	„
12	Mackowski Ludwik-Wiktor	6. 3. 1927, Gniew	Stefan i Aleksandra	„
13	Długosiewicz Zygmunt-Jan	14. 3. 1927, Gniew	Jan i Marianna	„
14	Mazela Józef	17. 3. 1927, Gniew	Józef i Weronika	„
15	Klein Brunon-Józef	18. 3. 1927, Gniew	Magdalena	„
16	Justa Henryk-Franciszek	25. 5. 1927, Gniew	Franciszek i Agnieszka	„
17	Pakalski Roman	1. 6. 1927, Gniew	Jan i Waleria	„
18	Kubiak Walenian	10. 6. 1927, Gniew	Helena	„
19	Matuszak Bogdan-Alojzy	21. 6. 1927, Gniew	Ludwik i Helena	Tczew
20	Krocza Piotr	22. 6. 1927, Gniew	Paweł i Helena	Gniew
21	Krocza Paweł	22. 6 1927, Gniew	Paweł i Helena	„
22	Klein Jan-Alojzy	13. 7. 1927, Gniew	Ambroży i Monika	„
23	Schroder Zygfryd-Józef	29. 7. 1927, Gniew	Józef i Joanna	„
24	Bremer Zygmunt-Franciszek	30. 7. 1927, Gniew	Oton i Bernardyna	„
25	Jabłoński Eugeniusz-Marian	4. 9. 1927, Gniew	Marian i Pelagia	„
26	Pstrąh Wacław	24. 9. 1927, Gniew	Leon i Leokadia	„
27	Fiszbach Zygmunt-Józef	15. 10. 1927, Gniew	Józef i Weronika	„
28	Rezmerowski Norbert, Stefan. Jakub	5. 11. 1927, Gniew	Albin i Stefania	„
29	Wojciechowski Kazimierz	9. 1. 1927, Rakowiec	Antoni i Franciszka	Rakowiec, p. Tczew
30	Palachowski Franciszek	26. 1. 1927, Rakowiec	Edmund i Klara	„
31	Wojciechowski Jan	23. 3. 1927, Rakowiec	Pelagia	„
32	Gniewkowski Klemens	17. 5. 1927, Rakowiec	Jan i Franciszka	„
33	Gajewski Ludwik	4. 9. 1927, Rakowiec	Jan i Agnieszka	„
34	Erdanowski Józef	16 9. 1927, Rakowiec	Jozef i Zofia	„
35	Zalewski Józef	7. 12. 1927, Rakowiec	Józef i Franciszka	„
36	Radzimski Zygfryd	31. 12. 1927, Rakowiec	Leon i Helena	„

O wynikach poszukiwań, które należy przeprowadzić bezzwłocznie, uprasza się donieść Urzędowi Wojewódzkiemu **w drodze służbowej** w terminie do dnia 1 marca 1949 r. z tym, że w wypadkach pozytywnych należy podać również pozycje rejestru, pod którymi poszukiwani zostali ujęci.

Za Wojewodę — Jercho, Naczelnik Wydziału

15.

OGŁOSZENIE I

Starosty Powiatowego Brodnickiego w sprawie doręczenia orzeczeń o pozbawieniu obywatelstwa polskiego

Na podstawie art. 24 pkt. 3 Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. nr 36, poz. 341) zawiadamiam, że w Starostwie Powiatowym Brodnickim pokój nr 26, jest do odebrania:

1. orzeczenie Starosty Powiatowego Brodnickiego z dnia 20. 8. 47 r. nr Ad. 10-57/47 r. o pozbawieniu obywatelstwa polskiego, adresowane na nazwisko Foth Emil, dawniej zamieszkałego w Budziszewie, powiat Brodnica, a obecnie przebywającego w nieznanym miejscu pobytu.

2. orzeczenie Starosty Powiatowego Brodnickiego z dnia 15. 10. 1947 r. nr Ad. 10-214/47 r. o pozbawieniu obywatelstwa polskiego, adresowane na nazwisko Manke Hilda, dawniej zamieszk. w Bukowcu, powiat Brodnica, a obecnie przebywającej w nieznanym miejscu pobytu.

3. orzeczenie Starosty Powiatowego Brodnickiego z dnia 15. 10. 1947 r. nr Ad. 10-248/48 o pozbawieniu obywatelstwa polskiego, adresowanego na nazwisko Maron Heinz, dawniej zamieszk. w Łaszewie, powiat Brodnica, a obecnie przebywającego w nieznanym miejscu pobytu.

4. orzeczenie Starosty Powiatowego Brodnickiego z dnia 17. 10. 1947 r. nr Ad. 10-327/47 r. o pozbawieniu obywatelstwa polskiego, adresowane na nazwisko Maschke Egon, dawniej zamieszk. w Buku Pomorskim, powiat Brodnica, a obecnie przebywającego w nieznanym miejscu pobytu.

Doręczenie uważa się za dokonane w dniu 2-giego ogłoszenia w Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim.

Brodnica, dnia 4 stycznia 1949 r.

Starosta Powiatowy — Józef Pietrowicz

DZIAŁ NIEURZĘDOWY

OGŁOSZENIA O ZMIANIE NAZWISK

Wojewoda Pomorski zmienił decyzją:

1. z dnia 16 grudnia 1948 r. L. dz. A-C-3000/48 nazwisko ob. Bock Matyldy Krystyny, z domu Bilnickiej, córki Franciszka i Marianny z domu Laber, urodzonej 14 marca 1884 r. w Kromołowie, powiat Zawiercie, zamieszkałej **w Czemlewie, powiatu chełmińskiego, na:** BOKOWSKA.

2. z dnia 16 grudnia 1948 r. L. dz. A. C. 3867/48 nazwisko ob. Ruhnau Heleny, córki Wilhelma i Franciszki z domu Wiśniewska, urodzonej 31 stycznia 1919 r. w Toruniu, zamieszkałej w Toruniu, przy ul. Kopernika nr 41, na: RAWICKA.

3. z dnia 18 grudnia 1948 r. L. dz. A. C. 2709/48 nazwisko ob. Samiec Jakuba, syna Stanisława i Petroneli z domu Mołas, urodzonego dnia 15 lipca 1908 r. w Balicach, powiat Stopnice, województwo kieleckie, zamieszkałego w Starem, powiat wyrzyski, na: SANKOWSKI.

Zmiana nazwiska rozciąga się na żonę Mariannę z domu Filipiak, urodzoną 12 lipca 1907 r. w Biskupicach, powiat Konin, oraz niepełnoletnie dzieci: Anielę, urodzoną 25 marca 1933 r. w Maryńcu, powiatu wyrzyskiego; Zygfryda, urodzonego 24 maja 1936 r. w Maryńcu i Pelagię, urodzoną 18 lipca 1940 r. w Starem, powiatu wyrzyskiego.

4. z dnia 18 grudnia 1948 r. L. dz. A. C. 4331/48 nazwisko ob. Kolano Tadeusz, syna Michała i Marianny z domu Mróz, urodzonego dnia 2 listopada 1907 r. w Klemensowie, powiatu zamojskiego, województwa lubelskiego, zamieszkałego w Bydgoszczy, przy ul. 3 Maja 12, m. 3, na: KALINOWSKI.

Zmiana nazwiska rozciąga się na żonę Jadwigę Marię Helenę, z domu Hickiewicz, urodzona 14 kwietnia 1919 r. w Przemyślu oraz niepełnoletnią córkę Martę Małgorzatę, urodzoną 5 września 1946 r. w Bydgoszczy.

5. z dnia 7 stycznia 1949 r. L. dz. A. C. 5112/48 nazwisko ob. Zająca Józefa, syna Michała i Anny z domu Flis, urodzonego 14 marca 1910 r. w Hyży, powiatu Zamość, zamieszkałego w Bydgoszczy przy ul. Świetojańskiej nr 2, na: ZAJENKOWSKI.

Za Wojewodę: — A. Bohdanowicz, Kierownik Oddziału.

OGŁOSZENIE O ZMIANIE IMIENIA

Prezydent miasta Bydgoszczy jako pow. władza administracji ogólnej decyzją z dnia 29. 10. 1948 r. L. dz. IV-3234/48 A. P. zmienił imię Dominika Chrośniaka, ur. 12. 12. 1923 r. w Wyrzysku z rodziców Jana i Gertrudy z d. Knich, zam. w Bydgoszczy przy ul. Śniadeckich 42 na „Kazimierz".

Za Prezydenta Miasta — mgr Stefan Kaszyński, Naczelnik Wydziału.

OGŁOSZENIA

Zgłoszono celem unieważnienia o zagubieniu (skradzeniu) następujących dokumentów:

Kowalski Władysław, Szostka, pow. Aleksandrów Kujawski, dowód tożsamości konia, wałach, gniady, wyd. przez Zarząd Gminny Radziejów nr 853.

Surowicz Tadeusz, Zakrzewska Osada, pow. Sępólno, dowód tożsamości konia nr A. P. 1817, wyd. przez Zarząd Gminny Sypniewo.

Górska Bronisława. Dębowałąka gm. Piotrków Kuj. pow. Aleksandrów Kujawski, dowód tożsamości konia, klacz siwo-gniada, urodz. 1933, wyd. przez Zarząd Gminny Piotrków Kujawski.

Długosz Stefan, Anowo, pow. Grudziądz, książeczka inwalidzka wyd. przez Starostwo Powiatowe w Krakowie.

Śmigielski Paweł, Koronowo, gm. Bobrowniki pow. Lipno, dowód tożsamości konia, wałach karo-gniady, wyd. przez Zarząd Gminny Bobrowniki.

Ziemiński Józef, Nowe-Mosty. pow. Grudziądz: 1. Karta rejestracyjna RKU Dębica. 2. Trzy odcinki zameldowania wyd. przez Zarząd Gminny Rogoźno.

Stanisław Smól, Znaniew pow. Aleksandrów Kujawski. dowód tożsamości konia, klacz, kasztanka, wyd. przez Zarząd Gminny Czamanin na nazwisko Jana Dobieckiego.

Stanisława Szymańska, Aleksandrów Kujawski, ul. Słowackiego 31, koncesja na prowadzenie restauracji w Aleksandrowie Kujawskim ul. Słowackiego 31 pod firmą „M. Rutkowska" wyd. przez Urząd Wojewódzki Pomorski.

Tobolski Zygmunt, Bydgoszcz, Grunwaldzka 148, prawo jazdy na wszelkie pojazdy mechaniczne nr 12570 a wyd. przez Urząd Wojewódzki Pomorski — Wydział Komunikacji.

Zajączkowski Kazimierz, Świątniki, pow. Aleksandrów Kujawski, 1. Karta rejestracyjna RKU Włocławek. 2. Dowód osobisty wyd. przez Zarząd Gminny Radziejów. 3. Pokwitowanie składek członkowskich PŻPR.

Saganowski Edmund, Pałcz pow. Bydgoszcz, 1. Karta rejestracyjna RKU Bydgoszcz. 2. Tymczasowe zaświadczenie rehabilitacji wyd. przez Sąd Grodzki Bydgoszcz.

Borucki Czesław, Steklin, pow. Lipno, karta rejestracyjna RKU Włocławek.

Sajkowski Feliks, Stary Szumin, pow. Tuchola, karta rejestracyjna RKU Chojnice.

Leon Kroplewski, Chojnice, ul. Kolonia Podlesie 3, karta rejestracyjna RKU Chojnice.

Niburski Stanisław, Rętwina, pow. Rypin, karta rejestracyjna RKU Brodnica.

Reński Tadeusz, Sałkowo, pow. Rypin, karta rejestracyjna, RKU Brodnica.

Jan Rydelek Sulnowo pow. Świecie, 1. Dowód tożsamości koni: a) klacz urodz. 1946 r. seria i nr C. K. 1011, b) wałach jasny kasztan, urodz. 1934 r. seria i nr C. S. 0832, wyd. przez Zarząd Gminny Świecie-Wieś. 2. Dowód osobisty wyd. przez Zarząd Gminny Świecie-Wieś.

Jaworski Tomasz, Łapinóż pow. Rypin, karta rejestracyjna wyd. przez RKU Brodnica.

Kita Stanisław, Hermany gm. Szczutowo, pow. Rypin, karta rejestracyjna wyd. przez RKU Brodnica.

Bagnicki Roman, Brzemiona gm. Lniano, pow. Świecie, karta rejestracyjna nr 1162 wyd. przez RKU Grudziądz.

Gumiński Hieronim Tuchola Chojnicka 30, zielone prawo jazdy wyd. przez Urząd Wojewódzki Pomorski Bydgoszcz — Wydz. Komunikacji.

Kierna Antoni, Wyrza gm. Mrocza, pow. Wyrzysk, dowód tożsamości konia, seria A. E. nr 01455 wałach, kasztan, lewa nadpęcina tylna otrzałka ur. 1939 r., wyd. przez Zarząd Gminny Mrocza.

Nejman Jan-Jerzy, Kowal, ul. Kilińskiego nr 15, pow. Włocławek: 1. Tymczasowy dowód osobisty wyd. przez Zarząd Miejski w Kowalu. 2. Karta rejestracyjna wyd. przez RKU Włocławek.

Administracja Pomorskiego Dziennika Wojewódzkiego podaje do wiadomości, że prenumerata Pomorskiego Dziennika Wojewódzkiego wynosi od dnia 1 stycznia 1949 r. w abonamencie rocznym zł 2.000, półrocznym zł 1.000, kwartalnym zł 600. Pojedynczy egzemplarz kosztuje zł 70.

Adres Redakcji: Urząd Wojewódzki Pomorski, Bydgoszcz, ul. Generalissimusa Stalina 3, pokój I/118 — **Administracja:** parter pokój 44. **Redakcja czynna od godz. 8 do 15 (w soboty od 8 do 14).**

Administracja przyjmuje ogłoszenia instytucji społecznych i użyteczności publicznej, a od osób prywatnych tylko takie, które wynikają ze stosunków do władz rządowych i wymienionych instytucji. Opłata za ogłoszenia od związków samorządowych, instytucji społecznych oraz użyteczności publicznych wynosi zniżkowo na 1 stronę druku od 1.200 do 1.500 zł. Normalna cena ogłoszeń: 6.000 zł cała strona. Równocześnie ustala się ryczałt za ogłoszenia o zmianie imienia i nazwiska na zł 800, przy drobnych ogłoszeniach za 1 wyraz 15 zł.

Konto czekowe w P. K. O. VI-103 w Bydgoszczy.

Druk. RSW „Prasa" Bydgoszcz I 49 — 93 E-00041

Cena 70 zł.